

El paso del Ebro en Castejón de Navarra. Notas para su historia.

Ignacio Menéndez Pidal de Navascués

Eugenio Sanz Pérez

Profesores del Departamento de Ingeniería y Morfología del Terreno.

Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Universidad Politécnica de Madrid.

Introducción

El río Ebro confiere a su paso por Navarra un carácter fisiográfico singular. Las comarcas de La Ribera y Tierra Estella son también distritos administrativos seculares: Merindad de Estella y Merindad de Tudela. El río determina una notable frontera a lo largo del borde suroeste navarro. Ésta ha sido fijada en su emplazamiento actual a lo largo de la historia. Sin embargo, la llamada Ribera Baja, mantiene navarras ambas márgenes. El paso del puente -acaso romano- de Tudela y la influencia de tan importante ciudad la ha preservado desde tiempos medievales frente a los intereses de los reinos vecinos durante la edad media. La influencia de esta región en las comunicaciones peninsulares es notable. Para explicar la permeabilidad de comunicaciones es necesario acudir a otros pasos, de menor orden e importancia, pero de contribución decisiva en las comunicaciones del reino con la Meseta y Castilla.

Evolución en el siglo XVI y XVII

Para comprender la evolución de tan desconocido paso es necesario examinar la evolución de los caminos de esta parte navarra y ribera en relación al devenir histórico caminero español.

Contamos valiosas apreciaciones del siglo XVI a través de los llamados libros de viajeros. Destacan por su mayor difusión y estudio posterior los escritos por Macaulay, Bartolomé Joly y Antonio de Brunel. Viajeros al fin de origen inglés y francés, en cuyas impresiones quedan marcadas las bondades de la dinastía de los Austrias, tanto las mayores del Siglo de Oro como los menores. Así son numerosas las anotaciones sobre la opulencia, la riqueza y el poder de España en el mundo conocido y en el que se viene descubriendo desde los albores del XVI. Los elogios al pueblo español son constantes. Contrastarán con las visiones cada vez más pesimistas del siglo XVII. Las continuas bancarrotas y el desgaste del Imperio abocarán a un final bélico de sucesión del trono renovando la dinastía de la corona española.

En los itinerarios quedan marcados los centros de poder, de comercio y de influencia. Sin duda origen y destino de la mayor parte de los viajes de la época. La necesidad de viajar, motivada bien por el comercio del Nuevo Mundo bien por la influencia de los productos españoles como la lana de merina, se satisface con la publicación de repertorios de caminos. No hacen sino acercar y dar a conocer rutas y trasiegos, muchos ya milenarios, pero renovados ahora con el espíritu moderno del Imperio.

Es notabilísimo el impreso en 1546 por Pedro de Castro, impresor, en Medina del Campo. Centro comercial de vital importancia. Redactado por el desconocido valenciano Juan de Villuga, ofrece al lector un panorama completo de los caminos de la Península y recoge en su mayoría caminos de origen medieval y romano.

Nos detendremos a observar como la conexión con Francia por Pamplona, sólo se recoge mediante el itinerario de Puente La Reina-Logroño-Santo Domingo y Burgos, cruzando el Ebro por el puente de piedra de Logroño. Aún más, el itinerario Pamplona-Olite-Tudela, simplemente acaba en esta cabeza de merindad sin mayor necesidad de continuar pasando el Ebro. Por último se completa un triángulo con el itinerario. Logroño-Calahorra-Tudela-Luceni-Zaragoza longitudinal por la margen derecha del río Ebro.

Podemos concluir que nunca se llega a Soria desde el Ebro, y la comarca de Tierra de Ágreda como la ribera del Alhama y Tudela, quedan jugando un papel meramente local y desconocido para un tráfico nacional. El centro del repertorio de Villuga, fiel reflejo del

comercio y estado social y económico de la época es el eje meridiano de Burgos y sus poblaciones alineadas de Norte a Sur: Toledo y Madrid. Al que se une en su parte occidental el meridiano de Valladolid, Medina, Ávila, Escalona y Toledo.

En 1576, Alonso de Meneses publica su repertorio de caminos, añadiendo unos hechos históricos redactados por Juan de Timoneda. La novedad es la inclusión de distancias muy útiles y enfocadas al correo y posta.

Del examen de los dos itinerarios podemos concluir la situación de permanencia del carácter de frontera castellana, aragonesa y navarra en la ribera tudelana, durante el siglo XVI, manifestando la atracción de los polos de riqueza castellanos antes mencionados y la muy reciente anexión a la corona española del Reino de Navarra.

Barcas y Puentes

Es necesario mencionar que la continuidad de un camino depende de su resistencia ante la fragilidad física de su trazado. Los pasos más complejos y variables provocan cambios en los caminos, pero la fijación de elementos del mismo hacen que perduren. En los pasos de ríos el puente es el principal agente de captura del camino, de fijación de su trazado.

Durante la edad media, solo se conoce el paso del Ebro mediante barcas y ocasionalmente algún puente de madera. Los romanos y medievales de Logroño y Tudela son los que en unos 60 km permiten fijar los caminos del siglo XVI. Los pasos intermedios, locales, que los hay, se realizan mediante barcas. Como ejemplo de la proliferación de barcas en el Ebro se hace notar la mención que se hace de éstas en mayo de 1521, coincidiendo con la efímera liberación de Navarra de los beamonteses y castellanos contra los franceses y agramonteses. La mención, que no es expresa de la barca de Castejón, habla de las barcas que cruzan el Ebro y comunican con La Rioja (Calahorra y Alfaro) y que son hundidas para evitar el paso de las tropas navarras agramontesas.

Estos pasos, ya de puentes en madera o piedra o bien en barcas son signos distintivos del camino. Se hace mención en todos los repertorios y en los relatos de viajes. Y son valorados por su factura y su belleza por el viajero. Así caben citar, el de Fraga sobre el Cinca, el puente de madera, en Aranjuez sobre el Tago, el puente de madera, Zaragoza sobre el Ebro de madera y los puentes de barcas en Sevilla y Tortosa.

Los pasos en barcas mencionados en los itinerarios son el de Alconétar en el Tago, en el Guadalimar (camino entre Villanueva de los Infantes y Granada), el de Montalbán en el Tago, el del Pueyo en Monzón en el río Cinca, en el Tiétar entre Almaraz y Malpartida de Plasencia. Y por último entre Almaraz y Jaraicejo en el Tago. No se hace mención de las barcas menores del Ebro por no ser caminos de los repertorios.

La financiación, mantenimiento y construcción de estos pasos como de los caminos, constituía un deber de vecinos e instituciones directas, señoríos y concejos, todo ello bajo la gestión del Consejo Real.

Relaciones de Viajes y Postas

Por otro lado las relaciones de viajes ofrecen también, ya sean en itinerarios dentro de los repertorios o fuera de ellos, el punto de vista del viajero. Completan, por tanto, el repertorio y su subjetividad aporta un valor histórico y emocional.

Son de destacar los viajes de personajes ilustres especialmente de reyes, bien acudiendo a las Cortes reunidas en diferentes reinos de la corona o bien en tránsito hacia o desde fuera de la península. Del análisis de todos los viajes concluimos que si bien no son itinerarios de los repertorios, estos no cruzan el Ebro exceptuando Logroño, Tudela y Zaragoza. Caben citar así los viajes de Carlos V de Pamplona-Olite-Almudébar-Monzón para acudir a la Cortes de Aragón ahí reunidas, o varios viajes siguiendo el itinerario romano en gran parte del eje Zamora-Valladolid-Aranda del Duero-Soria-Tarazona-Luceni en el Ebro. El viaje de Felipe II, como heredero, redactado por Juan de

Vandenesse desde Génova a Barcelona, Martorell, Montserrat, Igualada, Hostales, Bellpuig, Lérida, Bujaraloz, Osera, Zaragoza (cruce del Ebro), Alagón, Mallén, Tudela, Fitero, Ágreda, Aldealpozo., Soria, etc.

El sistema de postas y su mejora en la organización contribuyó sin duda a la generación del eje norte sur de Pamplona-Madrid por Castejón. Hasta entonces dicho sistema de postas era por Burgos y Logroño. Existían entre Burgos y Pamplona 15 postas y de Pamplona a Bayona 5 postas. Aún más, dicha organización recaía en señorios y se producían pingües ganancias. Dice Brunel en el siglo XVII: "El conde de Oñate es general de las postas y saca de ello un gran beneficio". No era un sistema de viaje por su carestía, muy pocas personas viajaban así. Pero la posta, y la necesidad de comunicar centros neurálgicos de decisión serían decisivas para la fijación del paso de la barca de Castejón.

El siglo XVIII

Este sistema de postas siguiendo el modelo político y económico de la España Ilustrada y, en cierta manera, mirando a Francia, evoluciona hasta la publicación del Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España, el 23 de abril de 1720.

España, en la esfera de influencia francesa, adopta gustos y modelos franceses de administración y gestión. El centralismo y el despotismo ilustrado, impregnan las ideas ilustradas del siglo.

El camino de postas desde Madrid a Bayona, pasando por Pamplona, con 23 postas , acaba por eliminar no sin grandes contratiempos el de Pamplona por Logroño. Hay que notar que el debate sobre el mejor camino de postas de Francia-Pamplona a Madrid, no sucede en el siglo XVIII, sino que hunde sus raíces en los últimos años del XVII. El poder del consulado de Burgos se ha perdido desde 1596 y las razones comerciales no se imponen a las políticas del sistema de postas. Bilbao, Santander y Castro Urdiales son puertos de cada vez mayor importancia durante finales del siglo XVII y principios del XVIII.

Así, se configuraría la red radial de carreteras peninsulares que rige hasta nuestros días. Y aún más , el auge y empuje en la construcción de caminos principales promovido , sin duda, por Fernando VI, rey de España desde 1746 hasta 1759, y punto de arranque de la política caminera que ha perdurado hasta bien entrado el siglo XX. Entre las innovadoras ideas caben destacar las exigencias técnicas de trazados y firmes, el reparto y gestión de las cargas financieras, el trazado de nuevos caminos, y las soluciones del paso de obstáculos, que fijarían, como hemos comentado ya, dichos caminos. Todo ello en gran parte debido a las observaciones, consejos y recomendaciones efectuadas a raíz de los viajes del irlandés al servicio del rey, Bernardo Ward desde 1750 hasta 1754 consagrando la red radial básica española con plena coincidencia del sistema de postas de 1720.

Por último bajo el reinado de Carlos III con una coyuntura económica favorable las ideas de su primo provocan un verdadero auge de construcción, favorecido con un aumento demográfico. Todas estas acciones culminarían en la constitución en 1799 de un Cuerpo Facultativo de Caminos y Canales a cuyo cabeza Don Agustín de Betancourt, Inspector General de Caminos, se considerará el padre de la ingeniería civil española moderna.

En 1758, Matías Escribano publica su Itinerario Español. Una red más detallada y ramificada que las del sistema de postas de 1720. En ella se aparece Castejón, Cintruénigo y el paso de la Barca y el camino de Francia por Pamplona, tal como lo conocemos ahora:

- Camino de Madrid a Pamplona por Tafalla. Se pasa en barca el Ebro. Son 7 jornadas y media.
- Madrid para Calahorra, Logroño, Soria, Borja, Tarazona, Cascante, Viana, Tudela y Corella. Camino transversal; sigue el Ebro; la antigua vía romana.

- Madrid para Estella, Sangüesa y Olite. Camino de Pamplona hasta la Barca del Ebro de Castejón. Dos jornadas para Estella desde allí.

La barca de Castejón

Dos son los aspectos que nos afectan para explicar la importancia de este paso, hasta entonces desconocido. Por un lado el trazado impuesto radial y la continuación del camino desde Olite a Caparrosa a la barca de Castejón y de ahí por Cintruénigo a Ágreda, Soria y Madrid por el paso del Jalón y Henares. Por el otro, el enorme esfuerzo de gestión de las contribuciones del señorío jurisdiccional y posesorio del paso de la barca que recaía en los señores de Castejón, en esa época además Condesa de Siruela y Marquesa de Santacara (Contribución de “ que en los que se ha dado el territorio, o jurisdicción a lo señores particulares, deben estos contribuir”). Ellos arrendaban la barca, yerbas, leña, pesca, caza y la abejera. Poseían jurisdicción civil y criminal. El núcleo solo tenía dos casas, cárcel, posada y una parroquia. Trece almas.

Muy probablemente existía el paso en barca anteriormente. Así lo indican los pasos de Alfaro, Calahorra y algunos otros, pero sin duda el Ebro tras la desembocadura del Arga, Ega y Aragón, hacían de los pasos aguas debajo de Alfaro, pasos complicados y de cierto riesgo en crecida. Castejón había quedado abandonado su núcleo primitivo, el Montecillo, y quedaban las ruinas de su castillo vigilante a la castilla riojana cuando señoreaban los primeros vizcondes.

No es objeto de este trabajo discutir y analizar pormenorizadamente este ingente trabajo, que dura durante todo el siglo XVIII y parte del XIX y que será objeto de futuras investigaciones por nuestra parte. Todo él se basa en la elección de diferentes trazados, exigencias técnicas, situaciones de la casa de la barca, derechos de paso, etc. En ellos intervienen personajes de importante condición. Unos forzando las obras y otros pleiteando sus costes, plazos y trazados, otros contribuyendo, con su trabajo ingenieril, a su construcción.

Entre estos últimos caben destacar diversos trabajos del embarcadero, la casa de la barca, tramos del camino ejecutados y diseñados por Don Antonio Pló y Camín. Su obra más destacada fue el cerramiento de la media naranja de la Iglesia de San Francisco el Grande de Madrid (1761-1770, de las más grandes del mundo, 33 metros de luz y 58 de altura). Pló fue siempre discutido pese a su prestigio e innumerable obra en la ribera Navarra. Era maestro de obras y de formación gremial y como arquitecto no fue reconocido de forma institucional siendo dos veces rechazada su petición de habilitación como tal. Su reconocimiento público era, no obstante, muy amplio, y destacó como tratadista de arquitectura, con su obra *El Arquitecto Práctico, Civil, Militar, y Agrimensor*, dividido en tres libros (1767).

Tenemos noticias y documentos fehacientes de quienes usaron estos caminos y pasos en barca conservándose en el Archivo de la Casa de Navascués, documentación relativa a los viajes, los viajeros y sus vicisitudes.

- El Cardenal Alberoni viniendo de Francia hacia 1720.
- Carta de la Corte Mayor de Navarra al Alcalde de Cintruénigo notificándole la próxima llegada de la Reina a dicha villa, para que tenga la villa abastecida y los caminos compuestos. En Pamplona, a 22 de abril de 1739.
- Planta de Aposentamiento de la Sma. Sra. Infanta doña Luisa Isabel de Francia, futura esposa del Smo. Sr. Infante don Felipe, hecho de orden del rey Ntro. Sr. por los aposentadores de camino de la Real Casa de Castilla en la Villa de Cintruénigo a 18 de octubre de 1739. Plantilla impresa, 50 x 80 cm.
- Planta de Aposentamiento ejecutada por el ayuda de la Furriera y aposentador de la Reina Ntra. Sra. en el día 18 de octubre de 1739 para el tránsito que ha de hacer la Sma. Sra. Infanta doña Luisa Isabel de Francia. Plantilla impresa, 31 x 43 cm.

Sin duda, todo esto hizo escribir al viajero francés A. Laborde en 1809 en su *Itinerario Descriptivo de España*. “Distínguese Navarra por la hermosura y comodidad de los caminos carreteros, desde la capital a todos los extremos del reino, los que se construyeron y repararon en el virreinato del Conde de Gages, hacia 1750, y actualmente su conservación se mira por las autoridades del país con el mayor interés y celo”

Bibliografía

1. Uriol Salcedo, José Ignacio. Historia de los Caminos de España. Vol 1. Hasta el siglo XIX. Colegio de Ingenieros de Caminos. Colección de Humanidades e Ingeniería, nº 33. Madrid 1990. Págs. 105 a 178 y 229 a 332.
2. Monteano, Pedro J. La Guerra de Navarra (1512-1529) ISBN: 978-84-7681-634-9 Ensayo y Testimonio nº 106. Pamplona, 2010. 408 páginas
3. Archivo General de Simancas (AGS). Secretaría de Estado. Legajo 344, folios 30-40 (al principio).
4. ACN (Archivo de Casa de Navascués). Títº II, caja 88, núm. 23.
5. ACN Títº II, caja 95, núm. 2, 3, 5, 99
6. ACN. Títº I, caja 16, núm. 41, 42, 49, 50, 51 y 52
7. ACN. Títº I, caja 22, núm. 7.
8. ACN Títº I, caja 69, núm. 1.
9. ACN Títº I, caja 27, núm. 9, 10
10. ACN Títº I, caja 32, núm. 36.
11. Carasatorre Vidaurre, Rafael. Glosario Navarro. Fundación Cultural Navarra. Navarra, 2004.